

Holland nemzeti eljárás a korlátozott légiforgalmi jogok odaitélésére

(2007/C 213/04)

A tagállamok és harmadik országok közötti légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások tárgyalásáról és végrehajtásáról szóló 847/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 6. cikkével összhangban az Európai Bizottság közlése az alábbi, nemzeti szinten alkalmazandó eljárást, amely – amennyiben a szóban forgó jogokat nemzetközi légitársasági megállapodások korlátozzák – a légiforgalmi jogoknak az erre jogosult közösségi légitársaságok közötti felosztására szolgál.

„Ministerie van Verkeer en Waterstaat Luchtvaart

Szakpolitikai feljegyzés az útvonal-engedélyezés szabályairól

(a 2007. május 7-i rendelettel (VENW/DGTL-2007/7827) módosított formában)

Datum
20 augusztus 2004

Ons kenmerk
DGL/04.U01454

Bevezetés

Az Európai Bíróságnak a »Nyitott égbolt«-ügyekben 2002. november 5-én hozott ítélete⁽¹⁾ alapján ha egy európai légitársaság Hollandiában kívánja létrehozni bejegyzett székhelyét, akkor megkülönböztetés nélkül és átlátható módon biztosítani kell számára, hogy jogait a hollandiai kétoldalú légitársasági szerződésekkel összhangban gyakorolja. Az ítélet a tagállamok és harmadik országok közötti légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások tárgyalásáról és végrehajtásáról szóló 847/2004/EK rendeletből vezethető le. Ezzel összefüggésben a Közlekedési és Légitársasági Minisztérium (*Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart*, DGTL) úgy határozott, hogy az útvonal-engedélyezés szabályait és gyakorlatát összhangba hozza az európai jogszabályokkal, továbbá az átláthatóság érdekében e feljegyzésben állapítja meg az ehhez szükséges módosításokat.

Az útvonalengedélyek kibocsátási eljárása mellett az útvonalengedélyek formátumát is módosítani kell. Az útvonalengedélynek többek között tartalmaznia kell, hogy a Hollandiában letelepedett közösségi légitársaságok alapesetben a világ minden részébe irányuló légitársasági szolgáltatást nyújthatnak. Egy konkrét útvonal használata céljából az útvonalat fel kell venni a ténylegesen működtetett útvonalak jegyzékébe, amelyet a miniszter határoz meg az engedélynek megfelelően.

A DGTL a jelenlegi eljárás alkalmazása mellett foglal állást, amennyiben ez nem ütközik az uniós szabályozással. Ennek tükrében a tulajdonjoggal és az ellenőrzéssel kapcsolatos, nemzetiségen alapuló követelményeket összhangba kell hozni az EK-Szerződés 43. cikkének követelményeivel (letelepedési jog), az Amerikai Egyesült Államokkal kötött nyitott égbolt szerződések ügyében az Európai Bíróság által hozott ítéletnek megfelelően.

Ha a kiadható leszállási jogok száma korlátozott, a jóváhagyás előtt a DGTL köteles átlátható és megkülönböztetéstől mentes módon meghatározni, hogy mely légitársaságok mely útvonalakat használhat. Ennek során a DGTL az 1994-es engedély-kiadási feljegyzésben meghatározott hatályos szabályokra és az ezen útvonal-engedélyezési feljegyzésben megállapított szabálykiegészítésekre támaszkodik. Az értékelést a közigazgatási törvényben (*Algemene Wet Bestuursrecht*, Awb) meghatározott eljárásokkal összhangban végzik és indokolják.

Alkalmazási kör

Minden közösségi légitársaságnak, amely Hollandia és harmadik országok között oda-vissza, illetve átmenő útvonalat kíván működtetni, a holland kormány által szerzett kétoldalú jogok gyakorlása érdekében először bejegyzett székhelyet kell létrehoznia Hollandiában, továbbá útvonalengedélyt, nem menetrend szerinti járatok esetében pedig charterengedélyt kell kérnie.

Az útvonalengedély érvényességének feltétele, hogy a légitársaság mindenkor a légitársasági törvény 16a. cikkében (*Luchtvaartwet*) előírt érvényes működési engedéllyel is rendelkezzen.

(¹) A C-466/98., C-467/98., C-468/98., C-469/98., C-471/98., C-472/98., C-475/98., C-476/98. sz. ügyek.

A működési engedély kiadásának, illetve mindenkor érvényességének feltétele, hogy a vállalkozás a működési engedélyen szereplő tevékenységek tekintetében üzemben tartási engedéllyel rendelkezzen (a 2407/92/EGK rendelet 9. cikke értelmében). A járatokat a kiadott üzemben tartási engedélynek megfelelően kell működtetni.

Amennyiben egy holland útvonalengedéllyel rendelkező légitársaság már nem minősíthető Hollandiában letelepedett közösségi légitársaságnak, úgy a miniszter az útvonalengedélyt visszavonhatja.

Hozzá kell tenni, hogy az útvonalengedély kiadása nem jelenti azt, hogy az engedély birtokosa nem köteles figyelembe venni más jellegű követelményeket, például a járatok célországainak hatóságai által előírt szabályokat vagy a résidők rendelkezésre állását.

Jogi keret

Nemzeti jogszabályok

Útvonalengedély vagy charterengedély a légiközlekedési törvény 16b. cikke alapján adható ki, amely lehetővé teszi a 16. cikkben említett olyan engedély kiadását, amely a működési engedély tekintetében nem esik a 16a. cikk hatálya alá. Egyúttal ez a cikk képezi ezen szabályozás alapját is.

Engedély legfeljebb öt éves időtartamra adható ki. Az engedély kiadását megelőző értékelés ezen, az útvonal-engedélyezési szabályokat módosító feljegyzéssel, valamint az engedély-kiadási feljegyzéssel összhangban történik. E feljegyzés és az engedély-kiadási feljegyzés eltérése esetén utóbbi az irányadó. A charterjáratok tekintetében ezenkívül a nem menetrend szerinti közlekedésről szóló 1975. május 2-i rendelet (BOL [Besluit ongeregeld luchtvervoer], kihirdették a holland jogi közlöny 1975. évi 227. számában), továbbá szervezett utak esetében a szervezett utaztatásról szóló 1981. február 5-i rendelet (Besluit IT-reizen, LV/L 20478/Holland Légügyi Hatóság [Rijksluchtvaartdienst]/a Kormányzati Közlöny 1981. évi 33. száma) alkalmazandó.

A szervezett utaztatásról szóló rendelet mellett, a BOL 7. cikkével összhangban a nem menetrend szerinti közlekedés tekintetében további szabályokat állapítottak meg az áruszállítási és egyéb repülőjáratokról szóló, 1981. február 5-i rendeletben (Besluit Vracht- en overige vluchten, LV/L 20477/Holland Légügyi Hatóság [Rijksluchtvaartdienst]/a Kormányzati Közlöny 1981. évi 33. száma), az előre lekötött csoportos légiközlekedési szolgáltatásokról szóló 1979. június 11-i rendeletben (Beschikking ABC-vluchten, LV/L 22952/a Kormányzati Közlöny 1979. évi 131. száma) és a magán szervezésű csoportos közlekedési szolgáltatásokról szóló 1975. július 29-i rendeletben (Beschikking vervoer besloten groepen, POL/L 23676/a Kormányzati Közlöny 1975. évi 150. száma).

Európai jogszabályok

2002. november 5-én az Európai Bíróság ítéletet hozott a Bizottság által kezdeményezett, az Amerikai Egyesült Államokkal kötött »Nytott égbolt«-szerződésekkel kapcsolatos ügyekben ⁽²⁾. Az Európai Bíróság véleménye szerint a Közösség egyes területeken kizárólagos joghatósággal bír. Az Európai Bíróság határozatában azt is megállapította, hogy a légiközlekedési megállapodások nemzeti tulajdonra és ellenőrzésre vonatkozó kikötései sértik az EK-Szerződés 43. cikkében foglalt letelepedési jogot. A Bíróság és a Bizottság ⁽³⁾ felszólította a tagállamokat az EK-Szerződést sértő ilyen jellegű gyakorlat megszüntetésére.

Az Európai Bíróság ítéletei és az EK-Szerződés 10. cikke értelmében Hollandia köteles megfelelő intézkedéseket tenni annak érdekében, hogy biztosítsa a Szerződésből vagy a Közösség intézményeinek tevékenységéből eredő kötelezettségeinek teljesítését. A Bíróság ítélethozatalát követően a Bizottság a Közösség és harmadik országok közötti légiközlekedési kapcsolatokról szóló közleményben (COM(2003) 94) és az ezt követően elfogadott, a tagállamok és harmadik országok közötti légiközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások tárgyalásáról és végrehajtásáról szóló 847/2004/EK rendeletben a légitársasági jogokkal kapcsolatos kötelezettségeket. A rendelet 5. cikke különösen fontos az útvonal-engedélyezés szempontjából.

Az útvonal-elosztási engedélyek típusai

Az útvonal-elosztási engedélyek alóli felmentés

A közösségi légitársaságok Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló 2408/92/EGK rendelet ⁽⁴⁾ értelmében a tagállamok valamelyike által kibocsátott működési engedéllyel rendelkező légitársaságok az Európai Közösség területén járatokat üzemeltethetnek. Egyes tagállamokban az útvonalak használatához az adott tagállam engedélye szükséges.

⁽²⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet.

⁽³⁾ COM(2002) 649. »A Bizottság közleménye: A Fellebbviteli Bíróság által 2002. november 5-én az európai légiközlekedési politika tekintetében hozott ítéletek következményei«.

⁽⁴⁾ A Tanács 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendelete a közösségi légitársaságok Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról (HL L 240., 1992.8.24., 33. o.).

Hollandiában azonban az engedély közigazgatási eljárás nélkül, automatikusan megkapható, leszámítva azt a kötelezettséget, hogy a repülőtér és a légiforgalmi irányítás felé be kell jelenteni a járat tényleges üzemeltetésének időpontját. 1997. április 1-je óta a rendelet a légifuvarozók számára az adott tagállamon belüli repülőtér közötti légiforgalmat (kabotázs) is engedélyezi. Az Európai Közösségen kívüli járatok működtetése útvonalengedélyhez vagy charterengedélyhez kötött.

Útvonalengedély

Az Európai Közösségen kívüli útvonalak használatát főként kétoldalú megállapodások szabályozzák. Minden kétoldalú kapcsolat egyedi jellegű. A különböző gazdasági és politikai tényezőktől, például a légifuvarozónak a légitársasági megállapodást kötő országban képviselt piaci erejétől függően a kivívott jogok liberális vagy korlátozó jellegűek lehetnek. Az útvonalengedélyek kibocsátása és értékelése ezért csak az Európai Unión kívüli útvonalakra vonatkozik.

Jelenleg a leginkább liberális légitársasági megállapodás az Egyesült Államokkal kötött »Nyitott égbolt« megállapodás. E megállapodás értelmében több holland légifuvarozó jogosult bármely hollandiai repülőtérrel a megállapodást aláíró ország bármely repülőtérére repülni, akár közbelső leszállással és bármely irányú továbbrepüléssel is. E nagyon liberális szabályozás nem korlátozza a járatok üzemeltetési gyakoriságát. Ilyen helyzetben mind a menetrend szerinti személy- és áruszállító járatokra vonatkozó útvonalengedélyek, mind a charterengedélyek csaknem automatikusan megszerezhetők.

Korlátozó jellegű kétoldalú megállapodás esetében a légitársasági megállapodás többek között meghatározza, hogy a konkrét útvonalakat hány légifuvarozó használhatja menetrend szerint, és milyen gyakorisággal. Egyes esetekben a harmadik ország a megállapodással összhangban a díjak bejelentését is előírhatja. A díjak érvényességéhez adott esetben a szóban forgó ország jóváhagyása szükséges.

Mind a liberális, mind a korlátozó jellegű légitársasági megállapodások általában előírják, hogy a kijelölendő légifuvarozók túlnyomóan holland tulajdonban legyenek és ténylegesen holland ellenőrzés alatt álljanak. A légitársasági megállapodások elsősorban a menetrend szerinti járatokat szabályozzák. A holland kormány ezért a menetrend szerinti járatok útvonalengedélyébe felvette a holland tulajdonlás és ellenőrzés követelményét. Ezt a holland tulajdonlásra és ellenőrzésre irányuló követelményt úgy módosítják, hogy az útvonalengedélyt kapó légifuvarozónak Hollandiában letelepedett közösségi fuvarozónak kell lennie. A charterjáratokról és a különjáratokról általában a légitársasági megállapodás keretein kívül, eseti alapon döntenek a kétoldalú légitársasági kapcsolatban. E célból charterengedélyeket bocsátanak ki.

Charterengedély

Az előbb említettekkel összhangban, a charterjáratok és a különjáratok nagy többsége kívül esik a kétoldalú megállapodásokon. Az Európán kívüli járatokra a charterjáratok külön szabályai és a 2408/92/EGK rendelet alkalmazandó. Alapesetben nincs különbség a holland és a nem holland légifuvarozók charterjáratái között, feltéve hogy a holland fuvarozók a nem holland légifuvarozó telephelye szerinti országban egyenértékű jogokat élveznek a charterjáratok üzemeltetésével kapcsolatban.

A charterjáratok üzemeltetésében ezért kisebb szerepet játszik a nemzetiség kérdése. Az eljárásnak azonban itt is átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lennie. Charterjáratok vagy különjáratok működtetésére szóló engedélykérésre adhatók, az engedély egy adott időszak alatti meghatározott számú charterjárat működtetésére szól. A kérelem elbírálásakor ugyanazokat a szempontokat veszik figyelembe, mint az útvonalengedélyeknél. Megegyezik a konzultációs és a döntéshozatali eljárás is. Ezenkívül a nem menetrend szerinti közlekedésről szóló 1975. május 2-i rendelet (BOL [*Besluit ongeregeld luchtvervoer*], kihirdették a holland jogi közlöny 1975. évi 227. számában), és az arra épülő egyéb szabályok (például szervezett utak esetében a szervezett utaztatásról szóló 1981. február 5-i rendelet (*Besluit IT-reizen*, LV/L 20478/Holland Légügyi Hatóság [*Rijksluchtvaartdienst*]/a Kormányzati Közlöny 1981. évi, 33. száma) szerinti engedéllyel kapcsolatos iránymutatások és eljárások alkalmazandók.

Tekintve, hogy az engedély-kiadási politikával kapcsolatban nagy jelentőséget tulajdonítanak a menetrend szerinti légitársasági összeköttetéseknek, a charterengedély kiadásával kapcsolatos döntésben nagy szerepet játszik az a kérdés, hogy a szóban forgó charterjárat működtetése légitársasági vagy gazdaságossági szempontból befolyásolja-e egy fontos menetrend szerinti járat működését. Amennyiben egy charterfuvarozó menetrend szerinti szolgáltatásokat kíván nyújtani, úgy elsőként ennek megfelelően módosítatnia kell működési engedélyét és az üzemben tartási engedélyt, követve a 2407/92/EGK rendeletben és a JAR-OPS-ban ilyen célból meghatározott eljárásokat.

Útvonal-engedélyezési eljárás

Légiközlekedési tárgyalások

A légiközlekedési tárgyalások alatt fontos szerepet játszanak a nemzeti légifuvarozó érdekei. A jelenlegi gyakorlat szerint a forgalmi jogokkal kapcsolatos tárgyalásokat sokszor a légifuvarozók (egyikének) új lehetőségek iránti érdeklődése váltja ki. Elsőként megvizsgálják, hogy az érdeklődő légifuvarozó által benyújtott kérelem összhangban van-e az engedély-kiadási feljegyzés alapelveivel, illetve hogy a légifuvarozó megfelel-e valamennyi követelménynek. Ezt az érdekelt felekkel folytatott konzultáció követi, akik lehetőséget kapnak a tárgyalásokon való részvételre. Ha a tárgyalások eredménye az, hogy a forgalmi jogokból csupán korlátozott számú légifuvarozó részesülhet, az engedély-kiadási feljegyzéssel összhangban a diplomáciai csatornákon keresztül kijelölési jegyzéket küldenek a kétoldalú kapcsolatban szereplő másik félnek. Az érvényes kijelölési jegyzéket és a kiosztott útvonalakat az útvonalengedélyben meghatározott szabályok és korlátozások betartásával karban kell tartani.

Az Európai Bíróság ítéletének következményeként figyelembe kell venni a Hollandiában letelepedett közösségi légifuvarozók érdekeit is. A légiközlekedési tárgyalások időpontja és a légiközlekedési megállapodás megkötése közötti szakaszban folytatott eljárásnak a nem holland közösségi légifuvarozók számára is átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lennie.

Eljárás

A Hollandiában letelepedett közösségi légifuvarozóknak saját nevükben kell benyújtaniuk kérelmüket annak érdekében, hogy szerzett jogaikat gyakorolhassák, vagy hogy a más légifuvarozók által már nem használt, így hozzáférhetővé vált útvonalakat működtessék. Ha egy légifuvarozó írásban útvonalengedély iránti kérelmet nyújt be, a DGTL először megvizsgálja, hogy a szóban forgó útvonalra vonatkozó légiközlekedési kapcsolatok lehetővé teszik-e ilyen engedély kiadását.

Az útvonalengedély iránti kérelem feldolgozása a közigazgatási törvény (*Algemene Wet Bestuursrecht*, Awb) 3., 4. és 6. fejezetében szereplő rendes eljárási szabályoknak megfelelően történik. E szabályok szerint a kérelmet alapesetben a kézhez vételt követő ésszerű időszakon, 8 héten belül el kell bírálni. A kérelmező számára a szabályokkal összhangban lehetőséget kell biztosítani arra, hogy szükség esetén kiegészítse kérelmét. A kérelmező számára a kérelem teljes vagy részleges elutasítása esetén meghallgatást kell biztosítani. Az Awb értelmében az érdekelt harmadik feleknek is meghallgatást kell biztosítani, amennyiben várható, hogy a kérelem kedvező elbírálásával szemben kifogással élnek. A határozat meghozatala után a különböző érdekelt felek fellebbezhetnek a határozat ellen.

Az új rendszerben az útvonalengedély 5 évig érvényes. A korábban alkalmazott eljárásoktól eltérően az új rendszerben nincsenek az útvonalakhoz kapcsolt külön határidők. A működtetendő útvonalakat és a kapcsolt járatok számát fel kell tüntetni a ténylegesen működtetendő útvonalak jegyzékében, amelyet a miniszter határoz meg. A jegyzék, amelyet az engedéllyel összhangban állítanak össze, addig érvényes, amíg az engedély. A jegyzéket az útvonalengedélyben megszabott szabályokkal és korlátozásokkal összhangban módosítani lehet. Így például az útvonalengedély 3. cikkének értelmében sor kerülhet a jegyzék módosítására, ha az engedély birtokosa számára kibővítik a rendelkezésre álló forgalmi jogok gyakorlására engedélyezett módszert. A miniszternek is joga van a jegyzék módosítására, amennyiben az engedély egyik birtokosa elmulasztja működtetni azt az útvonalat, amelyre az útvonalengedély szerint egy vagy több évig jogosult (»használd vagy elveszíted« elv).

Használj vagy elveszíted

A korlátozott számú kiosztható forgalmi joggal rendelkező útvonalakra vonatkozó kérelmek számának várható növekedése miatt továbbra is hatályos marad és gyakrabban alkalmazandó az útvonalengedély azon cikke, amely az egy vagy több évig nem működtetett útvonalakra vonatkozó engedély visszavonására ad lehetőséget. A gyakoribb alkalmazásra való átállás érdekében úgy határoztak, hogy az útvonalengedély visszavonásának lehetősége legkorábban a módosított határozat kibocsátásától számított egy év múlva alkalmazható, főként arra tekintettel, hogy e szabály az elmúlt években csak papíron létezett.

Ha egy évvel az egyes útvonalak működtetésére vonatkozó engedélyek kibocsátása után kiderül, hogy a légifuvarozó az adott évre engedélyezett járatszám kevesebb mint 80 %-át üzemeltette, a miniszter a szóban forgó útvonalra kiadott engedélyt visszavonhatja, mégpedig az említett útvonalnak a ténylegesen üzemeltetett útvonalak jegyzékéből való törésével. Ezt a következőkben részletezett szakpolitikai alapelvek betartásával kell végrehajtani.

Az ebben az évben az útvonalengedély alapján jegyzékben meghatározott útvonalak esetében az engedély birtokosa azokat csak a 2004. augusztus 22-én megkötött légitársasági megállapodások értelmében működtetheti.

A meghatározott útvonalakra engedélyezett járatok számát az értékelés céljából közigazgatási eljárással kell megállapítani. E célból a Hollandiában letelepedett közösségi légitársaságok bevonásával össze kell állítani egy felsorolást, amely többek között megállapítja a kiosztott útvonalakra engedélyezett járatgyakorlatot.

Ha a légitársaság a légitársasági megállapodás értelmében az egyetlen kijelölt fuvarozó és más légitársaság nem jelölhető ki (egyedüli kijelölés), az adott útvonal esetében az összes járat engedélye visszavonható. Amennyiben több légitársaságot jelöltek ki vagy erre lehetőség van (többszörös kijelölés), az engedélyek visszavonása a kiosztott járatok kihasználatlan része esetében lehetséges. Abban az esetben azonban, ha a korlátozottabb formájú üzemeltetés nem felel meg az alább leírt, a korlátozott forgalmi jogok kiosztásához használt szakpolitikai alapelvekkel kapcsolatos céloknak, a többszörös kijelölés esetében is mód van az összes kiosztott járat engedélyének visszavonására és újbóli kiosztására.

A miniszter nem vonhatja vissza a kiadott engedélyt, ha a légitársaság bizonyítani tudja, hogy az engedélyezett járatok teljes körű üzemeltetésében történt mulasztás rendkívüli körülmények eredménye, és minden ésszerű intézkedés ellenére is bekövetkezett volna. Ez olyan helyzetekre is alkalmazható, mint a terrortámadások vagy a SARS kitörése, de olyanokra is, mint a tárgyalástaktikai megfontolásokból eredő korlátozások vagy más, légitársasági politikával kapcsolatos ügyek. Ide vehetők a korlátozó jellegű megállapodások által erősen korlátozott közös üzemeltetési (codeshare) műveletek is.

A visszavont útvonalak újraelosztásában minden Hollandiában letelepedett közösségi légitársaság, tehát az útvonalak működtetésére a visszavonásig jogosult légitársaság is részt vehet. E célból a légitársaságoknak először írásban kérelmet kell benyújtaniuk, amelyben kinyilvánítják a konkrét útvonal működtetésére vonatkozó igényüket (legkésőbb 3 hónappal annak a szezonnak a kezdete előtt, amelyben meg kívánják kezdeni a járatok üzemeltetését, amennyiben az útvonalak szabaddá válnak). A kérelem és a jogok rendelkezésre állása alapján a DGTL az alkalmazandó közigazgatási rendelkezések betartásával meghozza határozatát.

A miniszter azonban dönthet úgy is, hogy az engedélyezett járatok teljes körű üzemeltetésének elmulasztása esetén nem vonja vissza az engedélyt, amennyiben az engedélyezett légitársaság a megfelelő időben jelzi, hogy a következő évben a teljes körű üzemeltetés szintjére fogja növelni a működtetett járatok számát, és más légitársaság nem jelzi a járatok működtetésére vonatkozó igényét.

Szakpolitikai alapelvek

A DGTL által a forgalmi jogok megszerzésére irányuló kérelem elbírálásakor alkalmazott szakpolitikai alapelvek részben az engedély-kiadási feljegyzésben, részben pedig a Közlekedési és Vízügyi Minisztérium (*Verkeer en Waterstaat*) általános szakpolitikájában, valamint a költségvetési módszertannak (*Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording* (VBTB, A költségvetéstől a mérlegig))⁽⁵⁾ megfelelően a költségvetés szövegében találhatók. Az egyértelműség érdekében a szakpolitikai alapelvek az alábbiakban bemutatásra kerülnek. A DGTL – a szakpolitikai alapelvekkel összhangban és betartva az Európai Bíróság alábbiakban szintén idézett ítéletének szakpolitikai következményeit – minden kérelmet érdemben megvizsgál. Mivel a légitársasági megállapodások nagyban különböznek, a különböző alapelvek súlyozása is eltér.

Légitársasági politika

A Közlekedési és Vízügyi Minisztérium általános szakpolitikai céljainak egyike, hogy »a jól működő légitársasági piac fejlődéséhez és stabilitásához való hozzájárulással hatékonyan működő légitársasági rendszert alakítson ki«⁽⁶⁾. Ezzel összefüggésben Hollandia hozzájárul a nyitott és szabad közlekedési piac fejlődéséhez. A légitársasági megállapodások tárgyalása során arra kell törekedni, hogy a megállapodások a lehető legliberálisabbak legyenek. A cél elérése érdekében a forgalmi jogokkal és elosztással kapcsolatos tárgyalások során stratégiai légitársasági szempontokat is figyelembe kell venni.

⁽⁵⁾ A 2003. évi nemzeti költségvetés XII. fejezete, Alsó Ház, 2002–2003. plenáris év, 28 600 XII, 2. szám.

⁽⁶⁾ Lásd az 5. látjegyzetet, 11. cikk.

A nemzetiség tekintetében e feljegyzésben korábban tett kijelentések fényében a DGTL a kétoldalú kapcsolatok másik részt vevő felével konzultálva annak érdekében is megtesz minden erőfeszítést, hogy az ezzel kapcsolatos kikötéseket oly módon módosítsák a légiközlekedési megállapodásokban, hogy más közösségi légitfuvarozók is élhessenek az alkalmazandó nemzeti eljárások útján elosztott forgalmi jogokkal, amennyiben Hollandiában telepednek le. Ha a másik fél ragaszkodik a nemzetiségi kikötéshez, akkor a lehetséges megoldási lehetőségeket és a forgalmi jogokat és az útvonalakhoz kapcsolódó engedélyeket befolyásoló következményeket eseti alapon kell megvizsgálni.

A jövőbeni légiközlekedési tárgyalások vonatkozásában módosítani kell a munkamódszert annak érdekében, hogy az eljárás átlátható legyen, továbbá a szerzett jogokhoz való egyenlő hozzáférés biztosítása céljából. Ezt a tagállamok és harmadik országok közötti légiközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások tárgyalásáról és végrehajtásáról szóló 847/2004/EK rendelet⁽⁷⁾ szabályainak betartásával kell végrehajtani. A tárgyalásokat az összes közösségi légitfuvarozó nevében kell folytatni, a tárgyalások lezárását követően pedig minden Hollandiában letelepedett közösségi légitfuvarozót értesíteni kell, amelyek ezután benyújthatják a szerzett jogok gyakorlása iránti kérelmüket.

Az áruszállítás tekintetében a DGTL minden erőfeszítést megtesz egy külön áruszállítási szabályzat kialakítására a partnerrel annak érdekében, hogy biztosítsa a légitfuvarozók érdekeinek leghatékonyabb védelmét. Amennyiben külön áruszállítási szabályzat kialakítására nincs lehetőség, a DGTL az ezen feljegyzésben és az engedély-kiadási feljegyzésben szereplő szakpolitikai alapelvek alapján eseti alapon dönti el, hogy a szerzett jogok miként oszthatók el a személyszállító és az áruszállító fuvarozók között.

A légiközlekedési tárgyalások időpontja és a szerzett jogok gyakorlása között zajló eljárásra az alkalmazandó nemzeti és európai versenyjogi szabályozás és a vonatkozó ítélkezési gyakorlat az irányadó. A közös üzemeltetés tekintetében a kormányzat feladata alapvetően csak az, hogy kijelölje a Hollandiát érintő oda-vissza és átmenő járatokat üzemeltető légitfuvarozót. Egyes országok azonban előírják, hogy a légiközlekedési megállapodásban a forgalmazó légitfuvarozót is kijelöljék, és néha a járatok üzemeltetését is engedélyhez kötik. Egyedüli kijelölés esetében az azzal járhat, hogy nem marad lehetőség más Hollandiában letelepedett közösségi légitfuvarozó engedélyezésére. Többszörös kijelölés esetén ez azzal járhat, hogy a forgalmazó légitfuvarozó nevében működtetett járatok száma miatt korlátozódik a légiközlekedési megállapodás alapján fennmaradó járatok száma. A forgalmazó légitfuvarozó kérésére ilyen esetekben meg kell vizsgálni, hogy az alapot teremt-e a miniszter számára az útvonal engedélynek megfelelő kijelölés vagy engedély kibocsátására.

A légiközlekedési megállapodásoknak megfelelően már engedélyt kapott közös üzemeltetés esetében a légitfuvarozó az útvonalengedélyben megszabott feltételek és kikötések betartásával megtarthatja jogait.

Amennyiben egy légitfuvarozó bizonyos útvonalakon engedélyt kapott járatok üzemeltetésére és az adott útvonalon a közvetlen szolgáltatást közös üzemeltetés révén közvetett szolgáltatással kívánja alakítani, úgy erről a szándékáról értesítenie kell a DGTL-t. Ha a szolgáltatás típusa vagy az új közös üzemeltetési szolgáltatások esetében a fenti módosítás végrehajtása érdekében légiközlekedési tárgyalásokat kell folytatni, és ezek változtatnak az eddigi jogokon, akkor a DGTL-nek a szakpolitikai alapelvekkel összhangban újra kell értékelnie a jogok elosztását.

Hálózatminőség

Az engedély-kiadási feljegyzés értelmében a Hollandiát érintő oda-vissza és átmenő járatok hálózatára gyakorolt hatás fontos szerepet játszik annak elbírálásában, hogy a légitfuvarozó engedélyt kap-e járatok üzemeltetésére egy Európai Közösségen kívüli útvonalon. A feljegyzés például javasolja, hogy menetrend szerinti járatot tervező légitfuvarozó ne kapjon engedélyt útvonal működtetésére abban az esetben, ha ezzel valószínűleg sértenék a Hollandiából induló járatok meglévő világméretű hálózatának elsődleges útvonalait. Ez hozzájárulna a Hollandián átmenő járatok hálózatának erősítését célzó politika megvalósításához. A VBTB 2002–2006 összefüggésében a szakpolitikai cél a következőképpen foglalható össze: »a Hollandia és a globális légiközlekedési hálózatok közötti kapcsolat fenntartása és erősítése egy nyitott és versengő nemzetközi közlekedési piacon«⁽⁸⁾. A cél konkrétan az, hogy a Schiphol repülőtér a hálózatminőséget tekintve továbbra is Észak-Nyugat-Európa négy legjelentősebb légikikötője közé tartozzon.

⁽⁷⁾ Lásd még a Közösség és harmadik országok közötti légiközlekedési kapcsolatokról szóló bizottsági közleményt (COM(2003) 94).

⁽⁸⁾ Lásd az 5. látjegyzetet, a Közlekedési és Vízügyi Minisztérium nemzeti költségvetésének 11. cikkét.

A hálózatminőséghez való hozzájárulás megfelelőségét többek között a fel- és leszálló, illetve a másik járatra átszálló ⁽⁹⁾ utasok szempontjából kell elbírálni. A fel- és leszálló utasok esetében ez Hollandia légi úton (a Schiphol repülőtér igénybevételével) történő »elérhetőségének minőségére« vonatkozik. A másik járatra átszálló utasok esetében ez kiegészül még a Hollandiát érintő csatlakozó járatra való »átszállás minőségével« (a Schiphol repülőtér igénybevételével).

A hálózatminőség értékelésének kritériumai a kínált légi járatok típusára és minőségére összpontosítanak. A DGTL ehhez a következő információkat veszi figyelembe:

- a légi járat leírása (például a tervezett útvonal),
- a légi járat gyakorisága és a kínált férőhely-kapacitás,
- a repülőgép típusa és felszereltsége,
- közvetlen vagy közvetett összeköttetések,
- a légi járat működtetésének megkezdése,
- a légi járat folytonossága,
- a légi járat jellege (személyszállítás, áruszállítás, egyéb),
- a légi járat hozzáférhetősége fogyasztók számára,
- az összeköttetések megvalósítása,
- a verseny mértéke az útvonalon.

Biztonság

A DGTL általános szakpolitikai célja »a légi közlekedés biztonságának javítása« ⁽¹⁰⁾. Ezzel összefüggésben a légifuvarozónak érvényes üzemben tartási engedéllyel (AOC) kell rendelkeznie. Járatokat csak az AOC-ban megszabott feltételekkel és az alkalmazandó nemzeti és nemzetközi biztonsági követelmények betartásával lehet üzemeltetni.

Az útvonalengedély vagy a charterengedély tekintetében előírt működési engedély kiadásának, illetve mindenkor érvényességének feltétele, hogy a légifuvarozó a működési engedélyen szereplő tevékenységek tekintetében üzemben tartási engedéllyel rendelkezzen (a 2407/92/EGK rendelet 9. cikke értelmében).

Környezetvédelem

A környezetvédelem tekintetében az általános szakpolitikai cél »a légi közlekedés fenntartható fejlődésének megvalósítása és fenntartása« ⁽¹¹⁾. E tekintetben az adott útvonalon használni kívánt repülőgép zaj- és károsanyag-kibocsátási jellemzői játszhatnak szerepet.

Letelepedési jog

Az EK-Szerződés 43. cikke értelmében tilos korlátozni a polgárok (vagy vállalkozások, lásd az EK Sz. 48. cikkét) szabad letelepedését, valamint képviselő, fióktelep vagy leányvállalat valamely tagállam állampolgára általi alapítását.

A 43. cikk lehetővé teszi egy tagállam állampolgárai/vállalkozásai számára, hogy egy másik tagállamban az annak állampolgáira/vállalkozásaira alkalmazandó nemzeti jogszabályokkal összhangban tevékenységet folytassanak. Az Európai Bíróság véleménye szerint a valamely tagállamban letelepedett fuvarozót ugyanolyan bánásmód illeti meg, mint az adott tagállam nemzeti fuvarozóját. A légiközlekedési megállapodásokban szereplő nemzeti tulajdonlásra és ellenőrzésre vonatkozó előírás sérti a letelepedés szabadságát.

Az általános szabály és a Fellebbviteli Bíróság vonatkozó ítélkezési gyakorlata szerint a letelepedésre vonatkozó európai követelmények szempontjából a légiközlekedési tevékenységek hosszú távú célú, tényleges és eredményes megvalósítása a lényeges, míg a vállalkozás jogi formája nem minősül döntő tényezőnek. Ezt a tagállamok és harmadik országok közötti légiközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások tárgyalásáról és végrehajtásáról szóló rendelet 10. preambulumbekzdése is kimondja.

⁽⁹⁾ A »fel- és leszálló utas« kifejezés az »árut importáló vagy exportáló szállítóra« is vonatkozik. A »másik járatra átszálló utas« kifejezés az »árut továbbító szállítóra« is vonatkozik.

⁽¹⁰⁾ Lásd az 5. lábjegyzetet, a Közlekedési és Vízügyi Minisztérium nemzeti költségvetésének 9. cikkét.

⁽¹¹⁾ Lásd az 5. lábjegyzetet, a Közlekedési és Vízügyi Minisztérium nemzeti költségvetésének 12. cikkét.

Ha egy közösségi légitfuvarozó élni kíván a Hollandia által kétoldalú megállapodásokkal szerzett légitforgalmi jogokkal, a DGTL megvizsgálja, hogy a vállalkozás ténylegesen letelepedett-e Hollandiában. E tekintetben a kiindulópontot az Európai Bíróság ítélkezési gyakorlatából eredő, a vállalkozás nemzeti gazdaságba való betagozódásával és tartós hollandiai jelenlétével kapcsolatos kritériumok jelentik. Ezenkívül a Hollandiában letelepedő közösségi légitfuvarozónak be kell tartani a minden holland légitfuvarozóra alkalmazandó holland szabályokat, beleértve a légiközlekedési törvény 16., 16a. és 16b. cikke szerinti engedélyek birtoklására vonatkozó előírást, amely a 2407/92/EGK rendelet előírásain alapul.

Alapesetben a más tagállamból származó uniós légitfuvarozókat nem szabad üzemen tartási engedélyben meghatározott előírásoknak alávetni, mivel a származási országban kibocsátott eredeti engedélyt a 2407/92/EGK rendelet harmonizációs elvei szerint el kell ismerni. E tekintetben figyelembe kell venni, hogy a jelenlegi biztonsági előírások nem teljesen harmonizáltak. Ez alapot teremthet arra, hogy a köztes időszakban a biztonsági előírásokat nemzeti jogszabályok alapján állapítsák meg ⁽¹²⁾. A 16a. cikk (4) bekezdése e célból megállapítja, hogy a miniszter visszavonhatja a 2407/92/EGK rendelet szerinti engedélyt, ha a járatok üzemeltetése az e törvényben vagy a törvény értelmében megszabott, vagy az engedélyhez kötődő rendelkezéseket megszegve történik.

A fent említett 10. preambulumbekkezdés azt is kimondja, hogy ha egy vállalkozás több tagállam területén telepedik le, akkor be kell tartania a nemzeti jogból eredő követelményeket, feltéve ha ezek összhangban vannak az európai joggal. Ezért tehát a légiközlekedési törvény szabályain kívül a foglalkoztatásra és a fogyasztóvédelemre vonatkozó nemzeti jogszabályok is alkalmazandók, amennyiben ez megkülönböztetéstől mentesen történik.

Tulajdon és ellenőrzés

Az Európai Bíróság úgy határozott, hogy azok a légiközlekedési megállapodásokban szereplő, a nemzeti-séggel kapcsolatos kikötések, amelyek kimondják, hogy a szóban forgó országban letelepedett közösségi légitfuvarozók nem mindegyike jogosult a szerzett forgalmi jogok használatára, sértik a letelepedési jogot.

Módosítani kell az útvonalengedélyben szereplő azon előírást, amely szerint a fuvarozó többségi tulajdonának és tényleges ellenőrzésének holland kézben kell lennie és maradnia. A 2407/92/EGK rendelet ⁽¹³⁾ 4. cikkének (2) bekezdése alapján az előírást úgy kell megfogalmazni, hogy a légitfuvarozónak Hollandiában letelepedett közösségi légitfuvarozónak kell lennie. A 2407/92/EGK rendelet alapján a közösségi légitfuvarozónak jelenleg olyan légitfuvarozónak kell lennie, amelynek többségi tulajdona és tényleges ellenőrzése az Európai Unió egy vagy több tagállamának és/vagy a tagállamok állampolgárainak kezében van. Az említett rendelettel összhangban a közösségi légitfuvarozói státusz bizonyítása történhet működési engedély bemutatásával. A fuvarozók ezért kötelesek a 2407/92/EGK rendelet szerinti működési engedélyt birtokolni.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
namens deze,
de waarnemend directeur-generaal Luchtvaart,
J. Tammenoms Bakker”

⁽¹²⁾ Lásd a Közlekedési Tanács 2003. június 5-i közleményét a külkapcsolatokról.

⁽¹³⁾ A Tanács 1992. július 23-i 2407/92/EGK rendelete a légitfuvarozók engedélyezéséről (HL L 240., 1992.8.24., 1. o.).